

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Mitte	28.10.2021	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Verkehrskonzept "Bielefelder Westen" - hier: Beschluss des Verkehrskonzeptes und weiteres Vorgehen

Betroffene Produktgruppe

11.12.01 – Öffentliche Verkehrsflächen

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Verkehrsführung, Förderung des Rad- und Fußverkehrs, Schulwegsicherheit

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Kann derzeit noch nicht beziffert werden

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

BV Mitte, 03.12.2009, TOP 5.2, Drucksachen-Nr. 0128/2009-2014
 BV Mitte, 15.04.2010, TOP 15, Drucksachen-Nr. 0792/2009-2014
 BV Mitte, 23.08.2016, 20-Anfragen, Drucksachen-Nr. 3543/2014-2020
 BV Mitte, 14.06.2018, TOP 8
 BV Mitte, 20.02.2020, TOP 9; Drucksachen-Nr. 10253/2014-2020

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Mitte nimmt Kenntnis von dem Verkehrskonzept „Bielefelder Westen“ und beschließt, die Verwaltung mit der im Folgenden dargestellten stufenweisen Umsetzung der im Konzept enthaltenen Varianten zur MIV-Verkehrsführung zu beauftragen. Die Verwaltung wird weiterhin beauftragt, die Maßnahmen aus den Bereichen ruhender Verkehr, Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV und Sharing-Angebote sowie weitere Maßnahmenfelder unter Berücksichtigung der vorliegenden Bürgereingaben hinsichtlich einer möglichen Umsetzung zu prüfen.

Begründung:

Die Verkehrssituation verschiedener Bereiche des Quartiers „Bielefelder Westen“ sind in der Vergangenheit immer wieder in der Bezirksvertretung Mitte thematisiert worden. Daher wurde im Juni 2018 in der Bezirksvertretung Mitte die Einrichtung einer Projektgruppe zur Vorbereitung eines Verkehrskonzeptes „Bielefelder Westen“ beschlossen. Daraufhin fand im September 2018 ein erstes Treffen der Projektgruppe mit Vertretern des Amtes für Verkehr statt. Es folgte die Ausschreibung sowie im März 2019 die Vergabe des Auftrages zur Erstellung des Verkehrskonzeptes an das Gutachterbüro „Planersocietät“.

Die Projektgruppe hat die Erarbeitung des Verkehrskonzeptes inhaltlich in insgesamt vier Treffen eng begleitet.

Der Endbericht zum Verkehrskonzept Bielefelder Westen wurde der BV Mitte am 20.02.2020 vorgestellt, die Beschlussfassung jedoch aufgrund der noch nicht erfolgten Bürgerinformationsveranstaltung vertagt. Am 20.05.2021 wurde die Bürgerinformationsveranstaltung in digitaler Form durchgeführt und die Eingaben in der nun vorliegenden Fassung berücksichtigt. Ebenso berücksichtigt wurden ein Zusatzgutachten zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens für das Bauvorhaben an der Meindersstraße in Bielefeld (St. Liborius).

Inhalte des Verkehrskonzeptes

Die Ziele des Konzeptes bestehen vor allem in einer Erhöhung der Lebens- und Aufenthaltsqualität im Quartier „Bielefelder Westen“ sowie der Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für Schüler*innen. Hiermit aufs Engste verbunden ist Vermeidung von Durchgangsverkehren sowie die Förderung des Umweltverbunds.

Die detaillierten Ergebnisse der Bestandsanalysen, die ausgearbeiteten Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr sowie die Varianten der Verkehrsführung können dem Abschlussbericht (Anlage 1) entnommen werden. Auf die zentralen Ergebnisse und Maßnahmen wird im Folgenden kurz eingegangen.

Zentrale Ergebnisse

Im Rahmen des Verkehrskonzeptes „Bielefelder Westen“ wurde eine umfassende Bestandsanalyse der verkehrlichen Situation vor Ort durchgeführt.

Einen zentralen Bestandteil der Analysen stellt die Erhebung des Durchgangsverkehrs im Quartier dar. Dazu wurden an einem gewöhnlichen Werktag jeweils in der morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunde die ein- und ausfahrenden Fahrzeuge an insgesamt 10 Zählstellen im Gebiet erfasst. Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass es messbaren, wenn auch moderaten Durchgangsverkehr gibt, dieser sich jedoch auf bestimmte Achsen im Quartier konzentriert. So sind insbesondere die Melanchthonstraße, die Weststraße sowie die Große-Kurfürsten-Straße von quartiersfremden Durchgangsverkehren betroffen.

Darüber hinaus wurden Parkraumerhebungen, die in den Jahren 2013 und 2018 von der Verwaltung in den nicht bewirtschafteten Bereichen des Quartiers durchgeführt wurden, ausgewertet. Dabei wird deutlich, dass in nahezu allen Bereichen über den gesamten Tag ein sehr hoher Parkdruck von mehr als 90% herrscht. Dieser ist in den Abend- und Nachtstunden am stärksten ausgeprägt, tagsüber ist er etwas geringer.

Im Hinblick auf den Fußverkehr und die vorhandene Infrastruktur im Quartier konnte festgestellt werden, dass Nutzungshemmnisse vor allem durch eine oftmals mangelnde Barrierefreiheit (fehlende Bordsteinabsenkungen, keine taktilen Leitelemente, Mosaikpflasterung etc.) sowie Einschränkungen durch das Gehwegparken von Fahrzeugen in einigen Straßen bestehen. Hinzu kommen stellenweise fehlende Querungsanlagen, z.B. an der Kreuzung Weststraße/Arndtstraße, sowie durch parkende Kfz schwer einsehbare Kreuzungsbereiche. Diese Aspekte beeinflussen insbesondere auch die Sicherheit der Schulkinder im Quartier. In Bezug auf die Aufenthaltsqualität wurde festgestellt, dass, außer an Spielplätzen und in Grünanlagen, nahezu keine Sitzmöblierung für zu Fuß Gehende im Quartier vorhanden ist.

Im Hinblick auf den Radverkehr kann, ebenso wie für den Fußverkehr, zunächst festgehalten werden, dass der Bielefelder Westen bereits eine gute Infrastruktur aufweist. Mängel wurden vor allem in Bezug auf das stellenweise lückenhafte Radverkehrsnetz sowie lange Wartezeiten an den Lichtsignalanlagen ermittelt. Radabstellanlagen sind an den zentralen Einrichtungen im Quartier vorhanden, aufgrund zahlreicher „wild“ abgestellter Fahrräder ist jedoch davon auszugehen, dass der Bedarf nicht gedeckt ist.

Nahezu alle identifizierten Schwächen und Stärken in der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur betreffen auch die Schulwege der Schulkinder im Quartier. Beobachtungen an den Schulen zur morgendlichen Spitzenzeit sowie Gespräche mit einigen Schulleitungen zeigen, dass alle Schulen im Bielefelder Westen von motorisierten Bring- und Abholverkehren betroffen sind.

Maßnahmen

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse wurden durch das Gutachterbüro Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation im Bielefelder Westen entwickelt. Dazu zählt neben Maßnahmen für die Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur die Entwicklung verschiedener Varianten der Verkehrsführung des MIV im Quartier. Das Maßnahmenkonzept ist als integratives Konzept zu verstehen. Dies bedeutet, dass die einzelnen Bestandteile (Motorisierter Individualverkehr, Rad- und Fußverkehr, ÖPNV) nicht isoliert voneinander betrachtet werden, sondern ineinandergreifen.

Die drei Varianten (1, 2 und 2+) der MIV-Verkehrsführung bauen inhaltlich aufeinander auf und können dementsprechend schrittweise eingeführt werden.

Die Verwaltung schlägt daher das folgende Vorgehen zur Umsetzung der entwickelten Maßnahmen vor:

Entsprechend der Inhalte des Verkehrskonzeptes werden die Varianten der Verkehrsführung schrittweise eingeführt und erprobt.

Dies bedeutet, dass zunächst die Maßnahmen der Variante 1 zur Bestandsoptimierung in einer zeitlich begrenzten Testphase umgesetzt und erprobt werden. Dazu zählen die Einführung einer Begegnungszone rund um den Siegfriedplatz sowie die Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung in der Rolandstraße jeweils vom Siegfriedplatz ausgehend in Richtung Melanchthonstraße und Siechenmarschstraße. Die Einrichtung einer Begegnungszone am Siegfriedplatz soll dazu führen, dass der Platz als gemeinsamer Verkehrs- und Aufenthaltsraum fungiert und der Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr gleichberechtigt sind. Da es sich zunächst um einen Verkehrsversuch handelt, sollen zunächst keine baulichen Anpassungen, sondern die Anordnung einer reduzierten Geschwindigkeit sowie eine Beschilderung als Zone besonderer Rücksichtnahme erfolgen. Dies soll auch die Verkehrssicherheit der Schulkinder erhöhen, die den Siegfriedplatz auf ihrem Weg zur Stapenhorstschule oder den weiteren Schulen im Quartier queren. Die Einbahnstraßenregelungen auf der Rolandstraße sollen zu einer stärkeren Bündelung der Durchgangsverkehre auf der Achse Schloßhofstraße/Turmstraße/Arndstraße führen. Des Weiteren sind durch die Einbahnstraßenregelungen weniger Konflikte in der Rolandstraße zwischen Kfz und Radfahrenden zu erwarten.

Nach erfolgter Umsetzung der o. g. Maßnahmen der Variante 1 sind die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss im Quartier genau zu beobachten. Sofern keine essentiellen negativen Effekte auftreten, soll anschließend die Umsetzung der weiterführenden Maßnahmen der Variante 2 sowie 2+ fokussiert werden.

Variante 2 umfasst beispielsweise die dauerhafte Umsetzung der Begegnungszone am Siegfriedplatz mit einer entsprechenden baulichen Anpassung (z.B. Angleichung der Gehwege und Fahrbahnen durch Pflasterarbeiten) sowie eine Erweiterung bis zu den Kreuzungen Siegfriedstraße/Meindersstraße und Weststraße/Arndstraße. Zusätzlich zu der Einbahnstraßenregelung in der Rolandstraße wird im Bereich der Melanchthonstraße in Richtung Jöllenbecker Straße ebenfalls eine Einbahnstraße eingerichtet. Dies soll zu einer Reduzierung des Durchgangsverkehrs auf der Melanchthonstraße führen. Die Zufahrt zu den Schulen ist weiterhin über die Stapenhorststraße möglich.

Die flächendeckende Anordnung von Tempo 30 im Quartier soll die Geschwindigkeit harmonisieren und die Bedingungen für Radfahrende und zu Fuß Gehende verbessern. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit der Schulkinder wird die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches in der Große-Kurfürsten-Straße sowie die Ausweisung der Siechenmarschstraße als „echte“ Einbahnstraße vorgeschlagen.

Die Variante 2+ orientiert sich stark an den erfolgten Beschlüssen zur Mobilitätsstrategie und schlägt eine MIV-Verkehrsführung im Quartier in Schleifen und Stichen sowie die Abbindung einzelner Eingänge in das Quartier vor. Das Quartier wird dazu in mehrere Erschließungsabschnitte unterteilt, welche untereinander durch baulichen Trennungen in Kreuzungsbereichen (z.B. Diagonalsperren durch Poller) getrennt sind. Im Vergleich zu Variante 2 kommen in Variante 2+ weitere Einbahnstraßen und Abbindungen hinzu (Wittekindstraße: keine Einfahrt von Jöllenbecker Straße; Siegfriedstraße: Einfahrt von Jöllenbecker Straße, ab

Siegfriedplatz keine Weiterführung über Weststraße Richtung Stapenhorststraße; Weststr.: Ab Siegfriedplatz Einbahnstraße Richtung Jöllenbecker Straße; Weststr.: keine Einfahrt von Wertherstr. Richtung Stapenhorststr.; Große-Kurfürsten-Str.: Einfahrt aus Stapenhorst- und Mindener Str. möglich, ab Dorotheenstraße aus beiden Richtungen keine Weiterfahrt für Kfz). Diese Maßnahmen führen dazu, dass zwischen den einzelnen Erschließungsabschnitten Kfz-Verkehre nicht mehr direkt möglich sind und der quartiersfremde Durchgangsverkehr so reduziert wird. Siegfried- und Weststraße bleiben in dieser Variante wichtige Verteiler innerhalb des Quartiers, jedoch wird eine direkte Durchfahrt aus Richtung Jöllenbecker Straße erschwert. Für den Rad- und Fußverkehr stehen dabei alle Wegebeziehungen weiter offen. Für diese Form der Verkehrsführung im Quartier müsste eine detaillierte Planung erfolgen, um die Erreichbarkeit aller zentralen Einrichtungen zu gewährleisten.

Parallel zur Einführung der Maßnahmen der Verkehrsführung (Variante 1) soll auch mit der Umsetzung der Maßnahmen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs begonnen werden. Dazu zählen im Hinblick auf den Fußverkehr beispielsweise die Anpassung bestehender Fußgängerüberwege und Mittelinseln sowie die barrierefreie Gestaltung der Querungsanlagen. Es soll ebenfalls geprüft werden, ob an einigen Stellen im Quartier die Einrichtung zusätzlicher Querungsanlagen möglich ist. Darüber hinaus wird empfohlen, in Kreuzungsbereichen vorgezogene Seitenräume einzurichten, um die Querung, insbesondere auch für Schulkinder, zu erleichtern und die Sichtbeziehungen zwischen Fußgängern und Kfz-Fahrenden zu verbessern. Der Neubau von Sitzmöglichkeiten im Quartier soll die Attraktivität der Straßenräume und die Aufenthaltsqualität steigern.

Sowohl für den Rad- als auch den Fußverkehr sollen die Wartezeiten und Schaltungen an den Lichtsignalanlagen überprüft werden, um die Wartezeit für zu Fuß Gehende und Radfahrende zu verkürzen. Weitere empfohlene Maßnahmen in Bezug auf die Radverkehrsinfrastruktur sind beispielsweise die Umgestaltung von Knotenpunkten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, das Schließen von Netzlücken sowie die Ausbesserung von Markierungen. Zusätzlich soll der Aus- und Neubau von Fahrradabstellanlagen im Quartier angestrebt werden.

In Bezug auf die aufgeführten Maßnahmen für den Rad- und Fußverkehr ist zu prüfen, welche Maßnahmen zeitnah mit geringem Aufwand realisiert werden können. Für weiterführende Maßnahmen sind gegebenenfalls Planungen zu erstellen sowie die Verfügbarkeit finanzieller Mittel zu prüfen.

Vor dem Hintergrund, dass in den kommenden Jahren in einigen Straßenzügen im Bielefelder Westen wichtige Baumaßnahmen anstehen, können die im Verkehrskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen nur in Abstimmung mit diesen Baumaßnahmen erfolgen

Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Hinblick auf die Beteiligung der Bewohnerinnen und Bewohner des Quartiers wurden im Sommer 2019 zwei Quartiersspaziergänge angeboten, in deren Rahmen die Teilnehmer vor Ort über die Verkehrssituation im Bielefelder Westen diskutieren konnten. In einem Spaziergang wurden vornehmlich die Schulumfelder betrachtet, während der zweite Spaziergang die Fokusthemen Kfz-Verkehr und Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum hatte. Darüber hinaus wurden mit verschiedenen Akteuren im Gebiet (einige Schulen, DSC Arminia Bielefeld, Franziskus-Hospital, Rund um den Sigg e.V.) Gespräche hinsichtlich der verkehrlichen Problemlagen im Quartier geführt.

Am 20.05.2021 hat eine Bürgerinformationsveranstaltung stattgefunden. Die Anmerkungen und Ideen der Teilnehmenden wurden geprüft und nach erster Einschätzung zur Umsetzbarkeit in den Endbericht aufgenommen. Die eingebrachten Anmerkungen werden im Rahmen der konkretisierenden Planung nochmals auf die Möglichkeit zur Einbindung geprüft.

Alle Stellungnahmen und Vorschläge der Bürgerinitiative, die nach der Fertigstellung des Gutachtens in den BV Mitte Sitzungen eingegangen sind, werden gesondert von der Verwaltung bearbeitet.

Aufgrund des Umfangs dieser Anlage ist sie im Ratsinformationssystem digital abrufbar.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Wenn die Begründung länger als drei
Seiten ist, bitte eine kurze
Zusammenfassung voranstellen.